

Addendum Memo Geluid emplacement Lombokplein

Aan	██████████	Datum	8 juli 2022
Onderwerp	Geluid emplacement Lombokplein	Van	██████████
Kopie	██	Doorkiesnummer	030 – 28 ██████████
		E-mail	██████████@utrecht.nl
		Bijlagen	

Inleiding

In het bestemmingsplan Lombokplein zullen nieuwe woongebouwen mogelijk worden gemaakt. De beoogde woongebouwen liggen in de nabijheid van het spooremlacement Utrecht. In het kader van de ruimtelijke procedure is het van belang te bezien in hoeverre deze inrichting een belemmering vormt vanuit het aspect geluid. In deze memo wordt ingegaan op de wettelijke en beleidsmatige kaders en wordt een beeld geschetst van de uitkomsten van de geluidsberekeningen.

Toetsingskader

Het emplacement Utrecht is een vergunningplichtige inrichting cf. de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). Het emplacement heeft een milieuvergunning uit 2021 waarin grenswaarden voor geluid zijn opgenomen. Bij de totstandkoming van deze vergunning is gebruik gemaakt van gemeentelijke beleidsregels die afwijken van de landelijk toegepaste Handreiking Industrielawaai en Vergunningverlening. Deze beleidsregels worden omgekeerd ook toegepast bij het bestemmen van nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen (o.a. woningen en scholen) in de nabijheid van het emplacement. In de Geluidnota Utrecht is hierover het volgende opgenomen:

Een emplacement is zowel een bedrijf (inrichting) als een onderdeel van het nationale spoorwegennet. Vanuit de wet wordt het geluid van het rangeren en opstellen van treinen als bedrijfsmatige activiteit gezien en strenger beoordeeld dan het geluid van het doorgaande spoorverkeer.

Het geluid van rijdende treinen op het emplacement (buiten de dienstregeling) is wat betreft beleving vergelijkbaar met het geluid van het doorgaande treinverkeer. Toch leidt het tot een andere toetsing van het geluid op de gevels van woningen. De gemeente Utrecht kiest nadrukkelijk voor het toevoegen van woningen in het stationsgebied. We hanteren dan ook een beleidsmatig minder strenge normstelling voor het rijgeluid van treinen die horen bij een inrichting. Dit biedt ruimte voor woningbouw zonder dat het leidt tot een wezenlijke toename van geluidshinder. Het beleid voor het rijgeluid van treinverkeer op inrichtingen volgt de volgende stappen:

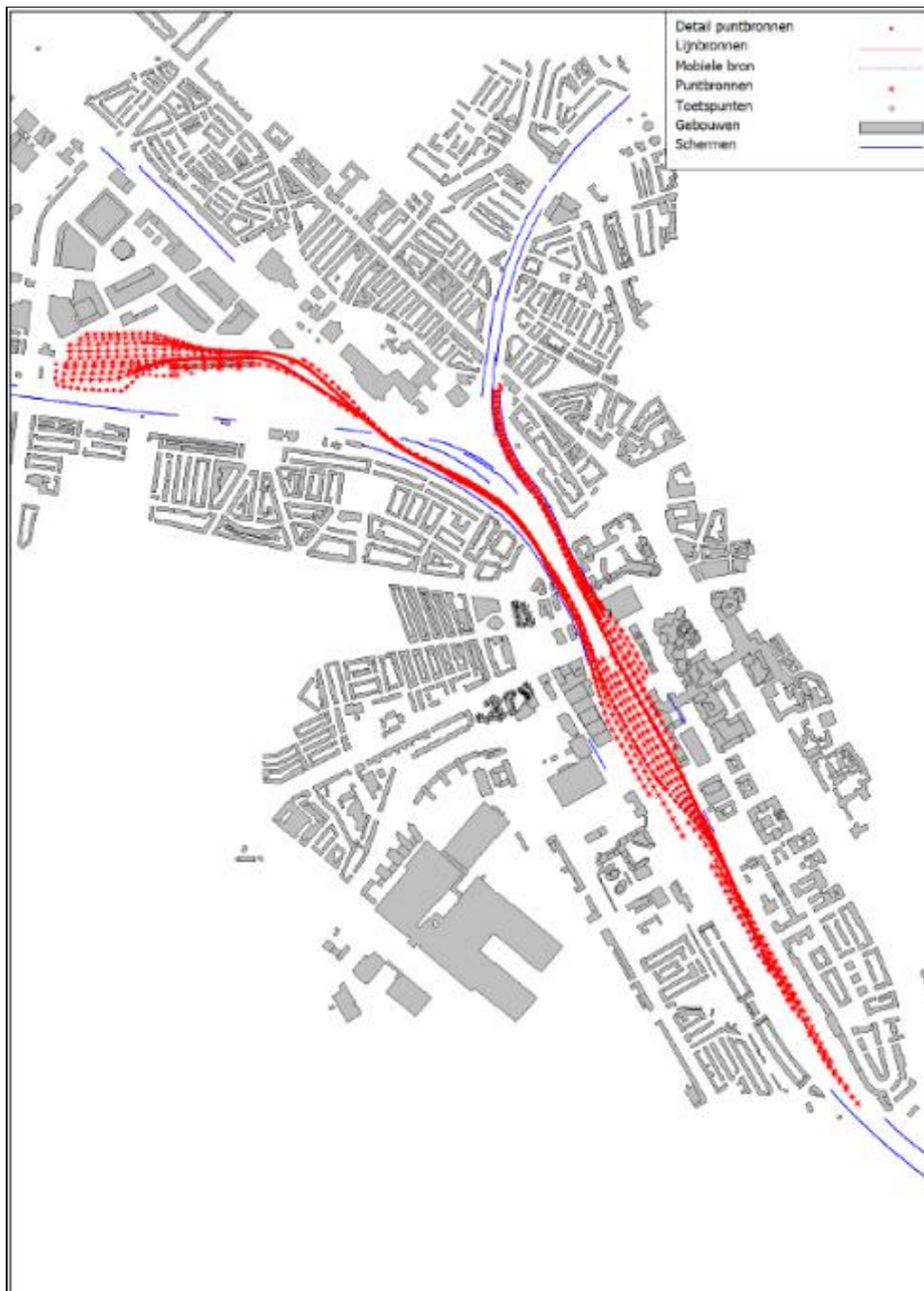
- de laagste voorkeursgrenswaarde voor spoorweggeluid bij geluidsgevoelige bestemmingen (55 dB(A)) is in ieder geval toelaatbaar als geluidsniveau voor het rijgeluid van treinen die horen bij een inrichting;*
- als het rijgeluid van de inrichting meer dan 7 dB onder het geluid van het doorgaande treinverkeer blijft, mag dit meer dan 55 dB(A) veroorzaken. Het geluid van de treinen van de inrichting is dan akoestisch gezien verwaarloosbaar en er zal geen extra hinder door ontstaan.*

In deze situatie veroorzaakt het doorgaande spoor niet meer dan 7 dB boven de waarde van 55 dB(A) etmaalwaarde; de grenswaarde voor het rijgeluid is daarmee maximaal 55 dB(A).

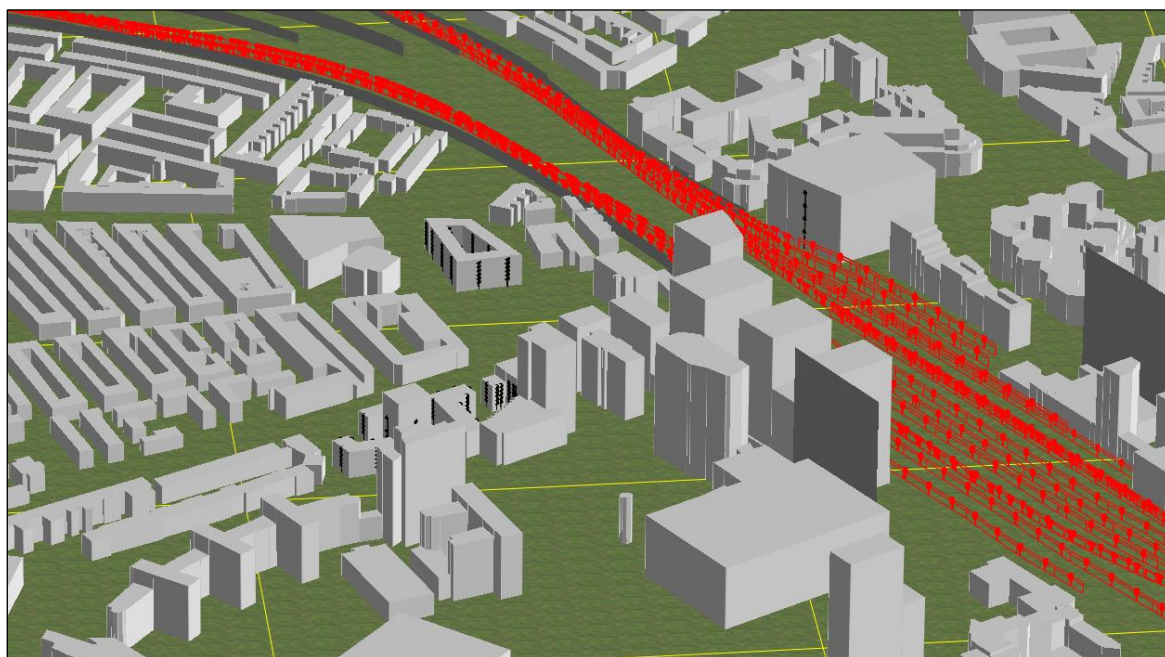
Het niet-rijgeluid, bijvoorbeeld warmdraaien van treinstellen, wordt als 'gewoon' bedrijfsgeluid beoordeeld cf. de hiervoor vermelde Handreiking. Een richtwaarde van 45 dB(A) etmaalwaarde heeft de voorkeur voor een rustige woonwijk. In een wat meer gemengd gebied, zoals op en rond Lombokplein, is 50 dB(A) acceptabel. In een uiterst geval kan een niveau van 55 dB(A) worden gemotiveerd.

Modellering en berekening

Onderstaande figuur geeft een overzicht van het rekenmodel.

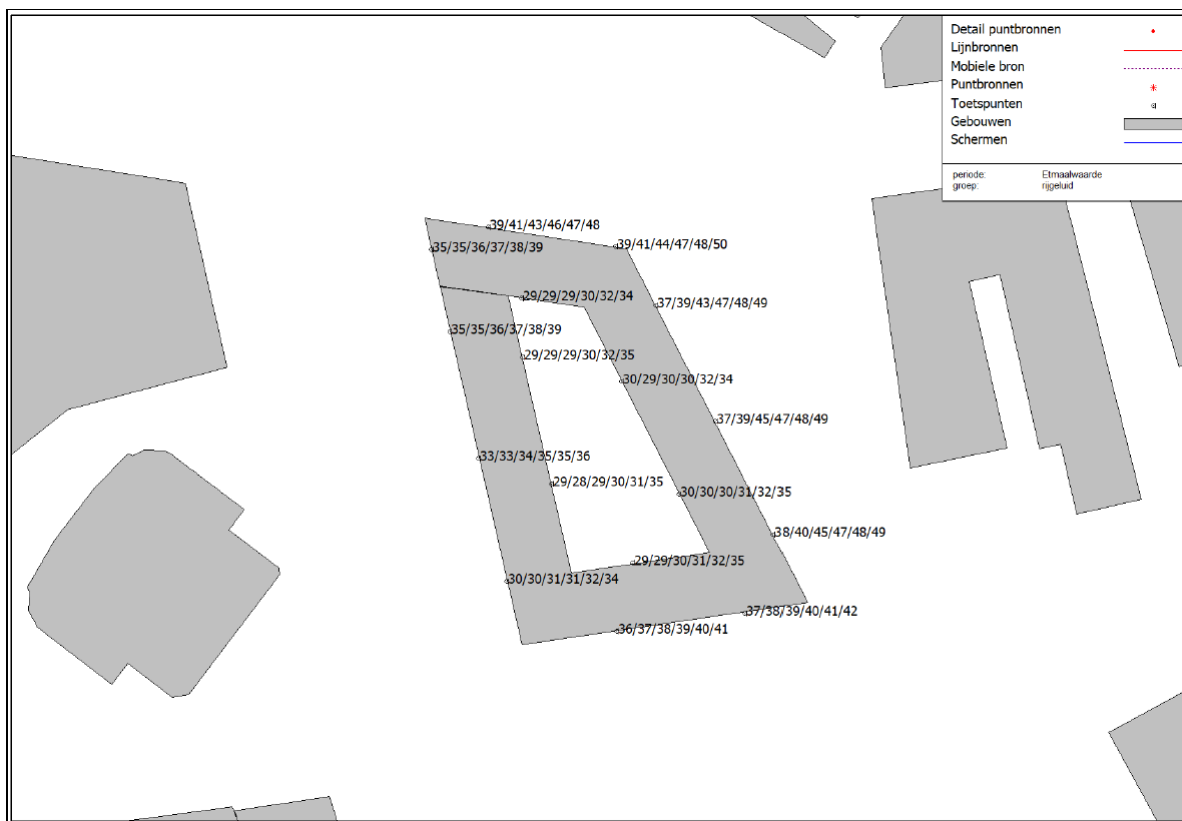


De volgende figuur geeft een 3D-impressie.



Resultaten

Uit de berekeningsresultaten volgt dat het rijgeluid met een hoogst berekende waarde van 50 dB(A) kan voldoen aan de eis van 55 dB(A). Onderstaande figuur laat de locatie met de hoogst berekende waarden zien.



Het bedrijfsgeluid bedraagt maximaal 41 dB(A) en voldoet daarmee ruimschoots aan de richtwaarde voor een rustige woonwijk.

Conclusie

Uit de berekeningen volgt dat het geluid van het emplacement geen belemmering vormt voor het plan Lombokplein.